

Pourquoi la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est nécessaire et indispensable ?

***Pour les habitants de l'agglomération nantaise, le lancement des travaux de réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes en vue d'une mise en service à l'horizon 2020 présente une urgence et une cohérence incontournables***

**Le transfert de l'aéroport de Nantes relève d'une logique économique et sociale, de qualité.**

- Le transfert de l'aéroport permettra d'accueillir 15000 habitants de plus dans des zones urbaines à l'intérieur du périphérique nantais, à proximité des équipements métropolitains, des emplois et des services de l'agglomération, dans les logiques développées dans le cadre de l'Agenda 21, du Plan Climat territorial, du Programme Local de l'Habitat et du Plan de Déplacements Urbains de la métropole.
- Le transfert de l'aéroport permettra de rééquilibrer et développer les emplois dans la métropole,
  - . Avec le transfert des 2000 emplois de la nouvelle plate-forme sur le territoire de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, très déficitaire en la matière,
  - . Avec la capacité, en bénéficiant des espaces libérés par l'ancien aéroport, à développer autour des usines Airbus et de l'IRT Jules Verne un campus économique accueillant 5000 nouveaux emplois dont 1000 chercheurs, assurant ainsi une mutation qualitative de l'emploi pour le sud de l'agglomération nantaise.
- Le transfert de l'aéroport est une opération dont le financement public est limité et maîtrisé :
  - . Le contrat signé entre l'Etat et Vinci Airports est celui d'une concession aux risques et périls du concessionnaire, ce qui exclut tout futur financement public pour l'équilibre de l'exploitation de la plate-forme, hors le concours initial mesuré et forfaitisé.
  - . La subvention publique de 130M€ apportée par l'Etat (55M€) et les Collectivités (75M€) au bénéfice des investissements du concessionnaire est non révisable et calculée sur la base d'un plan d'affaires incluant les perspectives de dépenses et recettes sur les 55 ans de la concession.
  - . Le plan d'affaire ayant été établi sur des bases prudentes notamment en matière de recettes d'exploitation, du fait des risques et périls du concessionnaire, une clause de « retour à meilleure fortune » a été intégrée qui prévoit chaque année le reversement progressif des subventions publiques si les excédents d'exploitation s'avèrent supérieurs à ceux prévus dans le plan d'affaire ; la part de ces excédents qui sera reversée aux financeurs publics est de 40% dès la 6ème année de la concession, 50% à partir de la 11ème et 60% à compter de la 16ème année.
- Le transfert de l'aéroport s'accompagnera d'opérations « associées » n'entrant que pour partie dans l'économie globale du dossier et relevant d'abord du développement interrégional.
  - . La desserte routière de l'aéroport sera assurée par une voie nouvelle de 11km reliant la RN137 à la RN 165 ; le financement de cette opération d'un coût de 81M€, réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, fera l'objet d'un fonds de concours (50%) des Collectivités locales partenaires.
  - . Contrairement aux assertions des opposants au transfert de l'aéroport, celui-ci réduit les flux de traversée de la Loire et n'implique donc pas la création obligatoire d'un nouveau pont.
  - . La desserte en transports collectifs de la plate-forme est prévue
    - > Dès l'ouverture par navettes d'autocars, dans une économie équilibrée.
    - > Rapidement par création d'une liaison ferroviaire en tram-train raccordée à la ligne Nantes-Châteaubriant et desservant la CCEG (Treillières-Grandchamp) ; moins de 30% des coûts d'investissement de cette opération concernent la desserte de l'aéroport, et son exploitation devrait être équilibrée du fait de la tarification de l'accès à l'aéroport.
    - > A long terme, dans le cadre du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire, dont le débat public vient de s'achever, par la création d'une ligne nouvelle Nantes – Rennes/Bretagne-sud qui desservirait l'aéroport ; le trafic lié à l'aéroport en améliore l'économie générale d'exploitation.